

船舶事故調査報告書

平成22年8月26日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山 本 哲 也
 委員 根 本 美 奈

事故種類	浸水
発生日時	平成21年11月1日 14時00分ごろ
発生場所	京都府舞鶴市大岩鼻沖 <small>ぼくち</small> 博奕岬灯台から真方位069° 1.9海里(M)付近 （北緯35° 33.5′ 東経135° 22.7′）
事故調査の経過	平成21年11月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	モーターボート ブルースカイ、5トン未満 253-7740 京都、個人所有 5.96m (Lr) × 2.37m × 1.09m、FRP ガソリン機関、147.1kW、平成元年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 51歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 昭和56年12月3日 免許証交付日 平成20年11月18日 （平成25年11月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	<p>本船は、船長1人が乗り組み、知人5人（大人3人、子供2人）を同乗させ、釣りのため、平成21年11月1日（日）09時00分ごろ京都府舞鶴港を出港し、舞鶴湾口付近の金ヶ岬東方で釣りをを行い、天橋立のある京都宮津港を遊覧して昼食を取ったのち、12時00分ごろ帰途につき、宮津市無双ヶ鼻沖を南東進中、13時00分ごろ、降り始めた雨により船首方の金ヶ岬が視認できなくなった。</p> <p>船長は、降雨により周囲の海岸線も見えなくなり、船首方位及び船位が分からなくなったが、金ヶ岬に向けているつもりで航行を続けた。</p> <p>本船は、13時55分ごろ、船首方の最も近い海岸が約1,000mとなったところに船首方向から波高約2mの波を受け、操縦席前方の座席が冠水した。</p> <p>乗船者全員は、海上が時化<small>しげ</small>模様となり、不安になった。</p> <p>船長は、このまま沖にいては危険であると判断し、乗船者全員に救命胴衣を着用させ、速やかに上陸させるため、最寄りの海岸に向かった。</p> <p>本船は、距岸約30mまで接近したとき、船尾方から波が打ち込んで</p>

	<p>船尾部が浸水し、さらに、距岸約10mのところまで達したとき、再度船尾から波が打ち込み、14時00分ごろ、水船となって機関が停止した。乗船者全員は、離船して海中に入り、間もなく付近の海岸に上陸した。本船は、その後、上陸場所付近の海岸に打ち揚げられて船体が大破した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 北、風力 5～6、視程 約2,000m 海象：波高 約2m、水温 約18℃ 特記事項：日本海西部全域に海上風警報が発表されていた。</p>	
その他の事項	<p>(1) 航海計器の状況 本船は、コンパス、レーダー及びGPSを装備していなかった。</p> <p>(2) 気象情報の入手状況等 船長及び2人の同乗者は、10月31日夜のテレビの気象情報により、翌1日の昼ごろから天気が悪化する旨の情報を得ていた。船長は、海岸近くを航行するので、天気が悪化したらすぐに帰航すればよいと思っていた。</p> <p>(3) 捜索救助の状況</p> <p>① 乗船者は、全員救命胴衣を着用していた。また、船長及び同乗者3人が所持していた携帯電話は、防水型ではなかったため、上陸するため海中に入ったときに濡れて使用できなかった。</p> <p>② 船長等が釣りに行くことを知っていた舞鶴市内の知人が、船長及び同乗者1人に電話をかけたところ、通話ができなかったことから安否を気遣い、船長の親族経由で、17時15分ごろ海上保安庁に118番通報した。</p> <p>③ 海上保安庁は、乗船者と連絡が取れなかったため、当初、乗船者数が3人の可能性があるものと考えていた。 海上保安庁のヘリコプターは、翌2日07時30分ごろ、大岩鼻西岸に上陸している乗船者6人を発見し、09時20分までに全員を吊り上げて救助した。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>(1) 本船は、舞鶴港沖を航行中、天気が悪化して海上が時化模様となり、船長が、乗船者を速やかに上陸させようと海岸に接近した際、船尾から波が打ち込んだことから、浸水したものと考えられる。 本事故は、次のことが関与し、発生した可能性があると考えられる。</p> <p>① 船長が、天気が悪化する旨の気象情報を得ていたが、海岸近くを航行するので、天気が悪化したらすぐに帰航すれば良いと思い、発航したこと</p> <p>② 船長が、降雨のため視界不良となり、船首方位及び船位が分からなくなったこと</p>

	<p>③ 天気が悪化して、海上が時化模様となったことから、船長が、不安になり、乗船者を上陸させるため、本船を最寄りの海岸に向けたこと</p> <p>(2) 船長は、次のことが関与し、直接、海上保安庁に乗船者数等の正確な情報を伝えられなかった可能性があると考えられる。</p> <p>① 船長が、家族や知人などに、乗船者に関する情報を含む航海計画を知らせていなかったこと</p> <p>② 携帯電話が防水型でなかったため、離船して海中に入った際、濡れて使用できなくなったこと</p> <p>(3) 乗船者全員は、次のことが関与し、無事救助されたものと考えられる。</p> <p>① 船長等が釣りに行くことを知っていた知人が、船長等と通話できなかったことから安否を気遣い、船長の親族経由で、当日の夕方、海上保安庁にその旨の通報をしたこと</p> <p>② 船長が、荒天となり、乗船者を速やかに上陸させようと、本船を最寄りの海岸に向けて接近したこと</p> <p>③ 船長が、乗船者全員に救命胴衣を着用させたこと</p> <p>④ 乗船者全員が、無事に上陸できたこと</p> <p>⑤ 乗船者全員が、早期に海上保安庁のヘリコプターに発見されたこと</p>
原因	<p>本事故は、本船が舞鶴港沖を航行中、天気が悪化して海上が時化模様となり、船長が乗船者を上陸させようと海岸に接近した際、船尾から波が打ち込んだため、浸水したことにより発生したものと考えられる。</p>